



Die wertig gemachten Verpackungen von Bemo schützen die Modelle ...



... optimal. Die Lok kann auch voll zugestrichelt sicher aufbewahrt werden.



Das Porträt der Lok mit der langen Vorbauseite von links vorne ...



... und auch das von links hinten lassen die Filigranität des Modelle erahnen.

ohne Probleme zusammen mit einer weiteren RhB-Einzelgängerin, der ehemaligen Tunnellok und dem heutigem Traktor Tm 2/2 93, im Rangierdienst in Untervaz eingesetzt.

Die Gm 4/4 241 (ursprüngliche MaK 400 BB) gilt als Basis für die Weiterentwicklungen zur DB-Baureihe V51/251 (Spurweite 750 mm) und V52/252 (Meterspur), die in MaK-Lizenz von Gmeinder für die württembergischen Schmalspurbahnen gebaut wurden. Dies verdient mit Blick auf die Modellbahn Erwähnung, weil Bemo sowohl eine V51/251 in HOe als auch eine V 252 in H0m im Sortiment hat. Letztere wird wohl die Grundlage für die als Neuheit 2016 angekündigte RhB Gm 4/4 241 sein. Im Jahr 1988 wurden zwei weitere Rangier- oder vorerst besser «Aushubtransport»-Lokomotiven bei Kaelble-Gmeinder bestellt, die Gmf 4/4 242 und 243. Mittlerweile werden sie, bedingt durch die ab 2013 laufende Auslieferung der Schalker Gmf 4/4^{II} 234 01 bis 234 04 zusätzlich mit dem Index «I» bezeichnet. (Allerdings tragen die unterschiedlichen Gmf 4/4 die Indices nicht auf ihren Lokkästen.) Die beiden Gmf 4/4^I

wurden zwar in «RhB-Infrastrukturlok-Gelb» ausgeliefert und trugen und tragen immer noch die Beschriftung «Rhätische Bahn», gehörten aber anfangs der ARGE Vereina, die sie auch finanzierte. Selbstverständlich beschaffte die Bauunternehmung die beiden Loks in enger Absprache mit der RhB. Vorerst und bis circa 1996 standen sie aber exklusiv im Dienst der ARGE und wurden erst dann von der RhB übernommen.

Betrieblicher Einsatz der Gmf 4/4^I

Die Gmf 4/4^I 242 und 243 haben die genaue Achsformel B'B'-dh und sind somit dieselhydraulische Drehgestelllokomotiven mit direktem Antrieb auf alle vier Achsen. Das «f» steht für die Möglichkeit, die Loks vom Boden aus fernzusteuern.

Die Gmf 4/4^I wurden beim Bau des Vereinatunnels hauptsächlich für den vierachsigen Tragwagen Rp-w, beladen mit den gelben Vereina-Mulden, eingesetzt. Diese Mulden tragen den Namen des Tunnels, weil sie speziell für den Abtransport des Aushubs beschafft wurden. Die Loks verkehrten dabei hauptsächlich im engeren Umfeld der Tunnelbaustellen. Der Aushub

Nord ist zum grössten Teil wiederverwendet worden und konnte für die Auskleidung des Tunnels und vor allem der Tunneltrasse gebraucht werden. Somit führen nicht so viele Züge mit Vereina-Mulden nach Untervaz wie ursprünglich vorgesehen. Die Deponie für nicht verwendbaren Aushub war im Kieswerk Untervaz, wo ehemalige Seen aufgefüllt wurden. Weitere Teile des Aushubs wurden zum Baubahnhof Büel zwischen Klosters Dorf und Serneus gefahren, wo sie dem Bau der Strassenumfahrung dienten. Zudem gelangte auch Aushub zum Fuchsenwinkel, einer damals neu gebauten Kreuzungs- und Dienststation zwischen Schiers und Furna. Die Überfuhr erfolgte grösstenteils mit Lokomotiven der Typen Ge 4/4^I, Ge 4/4^{II} und Ge 6/6^{II}, selten mit den Gmf 4/4^I. Zum Teil waren auch beladene Muldenwagen zusammen mit anderer Güterlast in einen Zug eingereiht, dann meistens gezogen mit einer Ge 6/6^{II}. (Dies ist hier detailliert erwähnt, um dem Modellbauer ein genaues Vorbild für richtige H0m-Züge zu geben.) Heute sind die nicht mehr verwendeten Vereina-Mulden in Trimmis abgestellt und gelangen nur noch ver-